

# GANTI RUGI ATAS PENCEMARAN LAUT PERSPEKTIF HUKUM NASIONAL DAN INTERNASIONAL

Irsan, SH.,MH

(Dosen Fakultas Hukum Universitas Yapis Papua)

**Abstrak:** Pencemaran dan kerusakan lingkungan laut disebabkan karena kecelakaan kapal tanker sehingga mengakibatkan tumpahan minyak kapal, pembuangan limbah pabrik ataupun bocornya pertambangan lepas pantai, sehingga mengakibatkan timbulnya pencemaran lingkungan dan kerusakan lingkungan laut dimana bukan saja mengganggu kesehatan tetapi juga tercemarnya lingkungan laut, dan juga tidak jarang timbulnya sengketa antar negara sehingga perlu adanya ganti rugi terhadap kerugian yang ditimbulkan oleh pencemaran dan kerusakan laut. Ganti kerugian tersebut telah diatur dalam instrument hukum nasional maupun instrument hukum internasional.

**Kata Kunci:** Ganti Rugi, Pencemaran Laut, Hukum Nasional, Hukum Internasional

## PENDAHULUAN

Lingkungan Hidup merupakan Anugerah Tuhan Yang Maha Esa yang wajib dilestarikan dan dikembangkan kemampuannya agar tetap dapat menjadi sumber penunjang hidup bagi manusia dan makhluk hidup lainnya demi kelangsungan dan peningkatan kualitas hidup itu sendiri (Kementerian Lingkungan Hidup 2004: 29).

Ketentuan lingkungan hidup dirumuskan dalam Pasal 28H ayat (1) dan pasal 33 ayat (4) UUD 1945 Pasal 28H ayat (1) UUD 1945 jelas menentukan. “setiap orang berhak hidup sejahtera lahir dan batin, bertempat tinggal dan mendapatka lingkungan hidup yang baik dan sehat serta berhak memperoleh pelayanan kesehatan.” Hak untuk memperoleh lingkungan hidup yang baik dan sehat serta pelayanan kesehatan yang baik, merupakan hak asasi manusia. Karena itu UUD 1945 jelas sangat pro-lingkungan hidup (Jimly Asshiddiqie 2009: 90).

Dalam Pasal 1 Undang-Undang Nomor 32 tahun 2009 yang dimaksud dengan, Lingkungan hidup adalah kesatuan ruang dengan semua benda, daya, keadaan, dan makhluk hidup, termasuk manusia dan perilakunya, yang mempengaruhi alam itu sendiri, kelangsungan perikehidupan, dan kesejahteraan manusia serta makhluk hidup lain.

Dalam penjelasan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 19 tahun 1999 tentang pengendalian pencemaran dan/atau kerusakan laut dijelaskan bahwa Sebagian besar wilayah Republik Indonesia berupa perairan laut yang letaknya sangat strategis. Perairan laut Indonesia selain dimanfaatkan sebagai sarana perhubungan laut lokal maupun internasional, juga memiliki sumber daya laut yang sangat kaya dan penting, antara lain sumber daya perikanan, terumbu karang, padang lamun, mangrove dan pada daerah pesisir dapat dimanfaatkan sebagai obyek wisata yang menarik. Laut juga mempunyai arti penting bagi kehidupan makhluk hidup seperti manusia, juga ikan, tumbuh-tumbuhan dan biota laut lainnya. Hal ini menunjukkan bahwa sektor kelautan mempunyai potensi yang sangat besar untuk dapat ikut mendorong pembangunan di masa kini maupun masa depan. Oleh karena itu, laut yang merupakan salah satu sumber daya alam, sangat perlu untuk dilindungi. Hal ini berarti pemanfaatannya harus dilakukan dengan bijaksana dengan memperhitungkan kepentingan generasi sekarang dan yang akan datang. Agar laut dapat bermanfaat secara berkelanjutan dengan tingkat mutu yang diinginkan, maka kegiatan pengendalian pencemaran dan/atau kerusakan laut menjadi sangat penting. Pengendalian pencemaran dan/atau kerusakan ini merupakan salah satu bagian dari kegiatan pengelolaan lingkungan hidup yaitu (1) Pencemaran laut diartikan dengan masuknya atau dimasukkannya makhluk hidup, zat, energi, dan/atau komponen lain ke dalam lingkungan laut oleh kegiatan manusia sehingga kualitasnya turun sampai ke tingkat tertentu yang menyebabkan lingkungan laut tidak sesuai lagi dengan baku mutu dan/atau fungsinya. Hal ini berarti, bahwa perlu ditetapkan baku mutu air

laut yang berfungsi sebagai tolok ukur untuk menentukan telah terjadinya pencemaran laut. Selain itu juga sangat berguna bagi penentuan status mutu laut. Karena sangat erat kaitannya antara tingkat pencemaran laut dengan status mutu laut itu sendiri; (2) Perusakan laut adalah tindakan yang menimbulkan perubahan langsung dan/atau tidak langsung terhadap sifat fisik dan/atau hayatinya yang melampaui kriteria baku kerusakan laut. Hal ini berarti bahwa perlu ditetapkan kriteria baku kerusakan laut yang berfungsi sebagai tolok ukur untuk menentukan tingkat kerusakan laut. Selain itu juga sangat berguna bagi penentuan status mutu laut. Karena sangat erat kaitannya antara tingkat kerusakan laut dengan status mutu laut itu sendiri.

Kerusakan lingkungan (dalam konteks hukum) disebabkan oleh perbuatan manusia, oleh karena itu, tindakan manusia yang merusak ini harus dikendalikan. Salah satu alat pengendaliannya adalah “hukum” dalam hal ini hukum lingkungan. Hukum lingkungan internasional adalah prinsip-prinsip yang mengatur perlindungan dan pengelolaan lingkungan hidup yang bersifat lintas batas negara. Sedangkan hukum lingkungan itu sendiri adalah sekumpulan ketentuan dan prinsip-prinsip hukum yang diberlakukan untuk melindungi kepentingan pengelolaan hukum. Dilihat dari dimensi perkembangan umat manusia, gagasan hukum lingkungan sebenarnya bersifat korektif terhadap berbagai kesalahan yang telah dilakukan akibat tidak ketatnya pengendalian dampak modernisasi yang antara lain, diwarnai oleh proses industrialisasi dan perdagangan.

Pencemaran atas laut atau *Marine Pollution* merupakan salah satu masalah yang mengancam bumi saat ini, Pencemaran atas laut terus dibicarakan dalam konteks perbaikan lingkungan hidup internasional. Perlindungan laut terhadap pencemaran adalah merupakan upaya melestarikan warisan alam. Melestarikan warisan alam adalah memberikan prioritas pada nilai selain ekonomis : nilai keindahan alam, nilai penghormatan akan apa yang ada yang tidak diciptakan sendiri, dan lebih dari itu, nilai dari kehidupan itu sendiri, sebuah fenomena yang

bahkan sekarang ini dengan kemampuan akal budi manusia tidak mampu dijelaskan (George Session : 1995: 426).

Pencemaran adalah masuk atau dimasukkannya makhluk hidup, zat, energi dan/ atau komponen lain ke dalam air atau udara. Pencemaran juga bisa berarti berubahnya tatanan (komposisi) air atau udara oleh kegiatan manusia dan proses alam, sehingga kualitas air/ udara menjadi kurang atau tidak dapat berfungsi lagi sesuai dengan peruntukannya.

Laut adalah kumpulan air asin dalam jumlah yang banyak dan luas yang menggenangi dan membagi daratan atas benua atau pulau. Jadi laut adalah merupakan air yang menutupi permukaan tanah yang sangat luas dan umumnya mengandung garam dan berasa asin. Biasanya air yang ada di darat mengalir dan akan bermuara ke laut.

Pencemaran Laut menurut Peraturan Pemerintah No.19/1999 tentang Pengendalian Pencemaran dan/atau Perusakan Laut bahwa masuknya atau dimasukkannya makhluk hidup, zat, energi, dan/atau komponen lain ke dalam lingkungan laut oleh kegiatan manusia sehingga kualitasnya turun sampai ke tingkat tertentu yang menyebabkan lingkungan laut tidak sesuai lagi dengan baku mutu dan/atau fungsinya.

Salah satu dampak negatif aktivitas manusia di laut adalah kerusakan lingkungan laut itu sendiri. Kerusakan laut ini disebabkan oleh beberapa hal, diantaranya penangkapan ikan yang berlebihan terutama terhadap spesies ikan tertentu yang sudah mendapat perlindungan, eksploitasi terhadap terumbu karang, serta pencemaran air laut karena aktivitas pertambangan. Pencemaran laut sendiri dapat diakibatkan oleh tumpahan minyak kecelakaan kapal tanker, pembuangan limbah pabrik di laut secara ilegal, dan juga karena meledak atau bocornya pertambangan minyak lepas pantai.

Menurut Alamsyah (1999), pencemaran lingkungan pesisir dan laut dapat diakibatkan oleh limbah buangan kegiatan atau aktivitas di daratan (land-based pollution) maupun kegiatan atau aktivitas di lautan (sea-based

pollution). Kontaminasi lingkungan laut akibat pencemaran dapat dibagi atas kontaminasi secara fisik dan kimiawi.

Secara umum, kegiatan atau aktivitas di daratan (land-based pollution) yang berpotensi mencemari lingkungan pesisir dan laut antara lain: penebangan hutan (deforestation), buangan limbah industri (disposal of industrial wastes), buangan limbah pertanian (disposal of agricultural wastes), buangan limbah cair domestik (sewage disposal), buangan limbah padat (solid wastes disposal), konversi lahan mangrove dan lamun (mangrove and swamp conversion), dan reklamasi di kawasan pesisir (reclamation).

Sedangkan kegiatan atau aktivitas di laut (sea-based pollution) yang berpotensi mencemari lingkungan pesisir dan laut antara lain: perkapalan (shipping), dumping di laut (ocean dumping), pertambangan (mining), eksplorasi dan eksploitasi minyak (oil exploration and exploitation), budidaya laut (mariculture), dan perikanan (fishing) (Alamsyah, 1999:5).

Dalam tataran hubungan internasional, tidak jarang terjadi pencemaran laut yang kemudian mengakibatkan sengketa terutama diantara negara-negara yang dibatasi dengan laut atau selat. Menurut catatan sebagaimana dihimpun oleh Green Peace dinyatakan bahwa pernah terjadi beberapa kasus pencemaran laut (Green Peace)

Di antaranya kasus Exxon Valdez di Lautan Alaska pada tahun 1989, yang mana dampak biologis akibat tumpahan minyak masih dirasakan hingga 15 tahun kemudian. Dan juga kasus tenggelamnya Kapal Prestige di Selat Spanyol pada tahun 2002 yang mengakibatkan kerugian ekonomis dalam skala besar serta tumpahan minyak tersebut mencemari lebih dari 100 lautan di Prancis dan Spanyol juga menghancurkan industri perikanan.

Di Indonesia sendiri yang merupakan negara kepulauan dengan wilayah laut paling luas di dunia, masalah pencemaran laut yang diantaranya diakibatkan oleh aktivitas pertambangan merupakan hal yang seharusnya diantisipasi sejak dini. Pemerintah idealnya telah

membentengi seluruh kekayaan dan keindahan biota laut dengan perangkat aturan-aturan hukum dari kemungkinan bahaya pencemaran laut demi kelangsungan ekosistem laut itu sendiri yang nantinya akan diwariskan kepada generasi yang akan datang.

Namun ironisnya, masalah kerusakan lingkungan laut di dalam wilayah perairan Indonesia bukanlah merupakan hal yang asing. Kerap kali kita mengetahui pemberitaan di media massa mengenai kotornya wilayah pantai di Bali dan Lombok, rusaknya terumbu karang di lautan Wakatobi dan Raja Ampat, matinya ribuan ikan di Muara Angke secara mendadak dan tragedi tumpahan minyak kilang Montara. Dalam hal ini, pemerintah seolah-olah lalai menjalankan fungsinya dalam menjaga dan melindungi wilayah laut dari kerusakan.

## **PEMBAHASAN DAN ANALISIS**

### **Dampak Pencemaran Laut**

Pencemaran air dapat berdampak sangat luas, misalnya dapat meracuni air minum, meracuni makanan hewan, menjadi penyebab ketidak seimbangan ekosistem sungai dan danau, pengrusakan hutan akibat hujan asam dan sebagainya. Di badan air, sungai dan danau, nitrogen dan fosfat dari kegiatan pertanian telah menyebabkan pertumbuhan tanaman air yang di luar kendali yang disebut eutrofikasi (*eutrofication*). Ledakan pertumbuhan tersebut menyebabkan oksigen yang seharusnya digunakan bersama oleh seluruh hewan/tumbuhan air, menjadi berkurang. Ketika tanaman air tersebut mati, dekomposisinya menyedot lebih banyak oksigen. Akibatnya ikan akan mati dan aktivitas bakteri akan menurun.

Dampak terhadap kesehatan manusia terutama bersumber dari pencemaran lingkungan. Dampak pencemaran pada lingkungan seringkali baru dapat dirasakan setelah beberapa tahun atau puluhan tahun sejak masuknya suatu zat kedalam lingkungan hidup. Zat-zat kimia tertentu memerlukan proses akumulatif hingga sampai waktu tertentu yang

manusia tidak dapat mengetahuinya dengan pasti barulah dampaknya dirasakan dan dilihat oleh manusia. Dengan demikian, pencemaran lingkungan sering mengandung adanya resiko terhadap kesehatan manusia.

Beberapa peristiwa pencemaran lingkungan dinegara-negara maju, yang menimbulkan dampak negatif terhadap kesehatan masyarakat, antara lain dalah pencemaran merkuri di teluk Minamata, di Indonesia pencemaran terjadi di beberapa tempat, misalnya kasus pencemaran yang menimbulkan sengketa-sengketa lingkungan. Kasus lingkungan yang baru-baru ini terjadi yang menjadi perhatian ditingkat nasional adalah kasus pencemaran laut diteluk bayat, Propinsi Sulawesi Utara. Kasus di Teluk Buyat ini terjadi akibat limbah merkuri yang berasal dari kegiatan tambang emas (Takdir Rahmadi, 2011:4).

Dalam mencegah pencemaran laut, setiap orang atau penanggungjawab usaha dan/atau kegiatan tidak dibolehkan melakukan perbuatan yang dapat menimbulkan pencemaran laut oleh karena itu penanggungjawab kegiatan yang harus membuang limbahnya kelaut, harus memenuhi persyaratan mengenai baku mutu air laut, baku mutu limbah cair, baku mutu emisi dan ketentuan-ketentuan lainnya sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Penanggungjawab bahkan diwajibkan untuk melakukan pencegahan terjadinya pencemaran laut (Sukanda Husin, 2009:73).

Dampak pencemaran air pada umumnya dibagi dalam 4 kategori; (1) Dampak terhadap kehidupan biota air; (2) Dampak terhadap kualitas air tanah; (3) Dampak terhadap kesehatan; (4) Dampak terhadap estetika lingkungan.

### **Pemberian Ganti Rugi Atas Pencemaran Laut perspektif Hukum Nasional.**

Undang-Undang No. 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup yang mengatakan dalam Pasal 3 (g) bahwa menjamin pemenuhan dan perlindungan hak atas lingkungan hidup sebagai bagian dari hak asasi manusia. Selain itu terdapat dalam pasal 87 ayat (1) setiap penanggungjawab usaha dan/atau kegiatan yang melakukan perbuatan melanggar hukum berupa pencemaran dan/atau perusakan lingkungan hidup yang menimbulkan kerugian pada orang lain atau lingkungan hidup wajib membayar ganti rugi dan/atau melakukan tindakan tertentu

Selanjutnya di dalam Peraturan Pemerintah No. 19 Tahun 1999 tentang Pengendalian Pencemaran dan/atau Perusakan Laut. Menyebutkan di dalam Pasal 24 ayat (1) bahwa setiap orang atau penanggungjawab usaha dan/atau kegiatan yang mengakibatkan pencemaran dan/atau perusakan laut wajib menanggung biaya penanggulangan pencemaran dan /atau perusakan laut serta biaya pemulihannya.

Kemudian di Pasal 24 ayat (2) Setiap orang atau penanggung jawab usaha dan/atau kegiatan yang menimbulkan kerugian bagi pihak lain, akibat terjadinya pencemaran dan/atau perusakan laut wajib membayar ganti rugi terhadap pihak yang dirugikan.

Ganti rugi juga diatur dalam Perpres No.109 Tahun 2006 tentang Penanggulangan Keadaan Darurat Tumpahan Minyak di Laut. Di dalam Pasal 11 menyebutkan bahwa setiap pemilik atau operator kapal, pimpinan tertinggi perusahaan minyak dan gas bumi atau penanggung jawab tertinggi kegiatan perusahaan minyak lepas pantai atau pimpinan atau penanggung jawab kegiatan lain, yang karena kegiatannya mengakibatkan terjadinya tumpahan minyak di laut, bertanggung jawab mutlak atas biaya; (1) penanggulangan tumpahan minyak di laut; (2) penanggulangan dampak lingkungan akibat tumpahan minyak di laut; (3)



kerugian masyarakat akibat tumpahan minyak di laut; dan (4) kerusakan lingkungan akibat tumpahan minyak di laut.

Sedangkan Peraturan Menteri Negara Lingkungan Hidup nomor 12 tahun 2006 tentang persyaratan dan tata cara perizinan pembuangan air limbah ke laut. Menyebutkan dalam Pasal 2 ayat (1) bahwa setiap penanggungjawab usaha dan/atau kegiatan yang menghasilkan air limbah wajib mengolah air limbahnya sehingga memenuhi persyaratan yang ditentukan sebelum air limbah dibuang ke laut. (2) Persyaratan pembuangan air limbah ke laut sebagaimana dimaksud pada ayat (1) didasarkan pada; (1) Perhitungan daya tampung lingkungan laut; (2) Karakteristik air limbah yang dibuang; (3) Rona awal badan air (laut/estuari); (4) Dampak pembuangan; dan (5) Upaya pengendalian dampak dan rencana pemantauan.

### **Pemberian Ganti Rugi Atas Pencemaran Laut perspektif Hukum Internasional.**

#### ***Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter (London Dumping) 1972 :***

*Convention on the prevention of Marine Pollution by Dumping Wastes and Other Matter* atau yang lebih dikenal dengan London Dumping, adalah konvensi Internasional yang ditandatangani pada tanggal 29 Desember 1972 dan mulai berlaku pada 30 Agustus 1975 adalah konvensi internasional yang merupakan perpanjangan dari isi pada Konvensi Stockholm. Konvensi ini pada dasarnya secara garis besar membahas tentang larangan dilakukannya pembuangan limbah di lingkungan laut secara sengaja.

Tujuan dari konvensi ini adalah melindungi dan melestarikan lingkungan laut dari segala bentuk pencemaran yang menimbulkan kewajiban bagi peserta protokol untuk mengambil langkah-langkah yang efektif, baik secara sendiri atau bersama-sama, sesuai dengan

kemampuan keilmuan, teknik dan ekonomi mereka guna mencegah, menekan dan apabila mungkin menghentikan pencemaran yang diakibatkan oleh pembuangan atau pembakaran limbah atau bahan berbahaya lainnya di laut. Peserta protokol juga berkewajiban untuk menyelaraskan kebijakan mereka satu sama lain.

Pengertian pembuangan (dumping) pada protokol 1996 ini adalah setiap penyimpanan limbah di dasar laut dan lapisan dasar laut atas kapal-kapal, pesawat udara, anjungan-anjungan, dan setiap tindakan menelantarkan atau menghancurkan tepat di atas anjungan-anjungan hanya untuk tujuan memusnahkan dengan sengaja. Pengecualian dari definisi ini adalah pembuangan yang pada protokol ini mendapat tambahan yaitu tindakan meninggalkan bahan-bahan (seperti kabel, pipa, dan peralatan riset kelautan) di laut, yang ditempatkan untuk suatu tujuan selain pembuangan.

***International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973/1978 (MARPOL 1973/1978)***

Marpol adalah sebuah peraturan internasional yang bertujuan untuk mencegah terjadinya pencemaran di laut. Setiap sistem dan peralatan yang ada di kapal yang bersifat menunjang peraturan ini harus mendapat sertifikasi dari klas. Isi dalam marpol bukan melarang pembuangan zat-zat pencemar ke laut, tetapi mengatur cara pembuangannya. Agar dengan pembuangan tersebut laut tidak tercemar (rusak), dan ekosistem laut tetap terjaga.

Marpol memuat 6 (enam) Annexes yang berisi regulasi-regulasi mengenai pencegahan polusi dari kapal terhadap; (a) Annex I - Oil (Minyak); (2) Annex II - Nixious Liquid Substance Carried in Bulk (cairan Nox berbentuk curah); (3) Annex III - Harmful Substance in Packages Form (barang-barang berbahaya dalam kemasan); (4) Annex IV - Sewage (air kotor/air pembuangan); (5) Annex V - Garbage (sampah); (6) Annex VI - Air Pollution (polusi udara)

***The International Convention on Oil Pollution Preparedness Response and Cooperation (OPRC)***

Konvensi Internasional yang baru dikeluarkan oleh IMO mengenai kerjasama internasional untuk menanggulangi pencemaran yang terjadi akibat tumpahan minyak dan barang beracun yang berbahaya telah disetujui oleh delegasi negara anggota IMO pada bulan Nopember 1990 dan diberlakukan mulai tanggal 13 Mei 1995 karena sudah diterima oleh kurang lebih 15 negara anggota. Jumlah tersebut telah dicapai pada tanggal 13 Mei 1994 setelah pemerintah Mexico menyatakan persetujuannya.

Dalam konvensi disebutkan bahwa apabila terjadi kecelakaan dan pencemaran, tindakan tepat segera diambil untuk menanggulangnya. Hal ini tergantung adanya kerjasama antara rencana penanggulangan darurat di atas kapal, instalasi perminyakan lepas pantai dan di pelabuhan serta fasilitas bongkar muatnya, bersama-sama dengan rencana penanggulangan darurat nasional dan regional.

Konvensi ini bertujuan untuk mendorong adanya kerjasama dimaksud dan kerjasama internasional beserta penanggulangannya, yang memungkinkan dapat memobilisasi sarana dan peralatan secara maksimal secepat mungkin. Konvensi ini dibentuk untuk menyediakan fasilitas kerjasama dan saling membantu dalam menyediakan dan menangani pencemaran besar yang terjadi, dan mendorong negara anggota untuk mengembangkan dan mempertahankan kesanggupannya untuk menanggulangi pencemaran.

Konvensi ini berkaitan dengan masalah persiapan dan tindakan atau respon terhadap pencemaran minyak dalam segala bentuk termasuk barang beracun dan berbahaya yang mengancam kelestarian lingkungan maritim.

***International Conventions on Civil Liability for Oil Pollution Damage (Civil Liability Convention) tahun 1969.***

Lingkup Aplikasinya adalah bahwa The CLC Convention aplikasinya pada kerusakan pencemaran minyak mentah (persistent oil) yang tertumpah dan muatan kapal tangki. Konvensi tersebut mencakup kerusakan pencemaran lokasi, termasuk perairan negara anggota konvensi, sementara untuk negara bendera kapal dan kebangsaan pemilik kapal tangki tidak tercakup dalam lingkup aplikasi dari CLC Convention.

Notasi “kerusakan pencemaran” (Pollution Damage), termasuk usaha melakukan Pencegahan atau mengurangi kerusakan akibat pencemaran didaerah teritorial negara anggota konvensi, (Preventive measures).

The CLC Convention diberlakukan hanya pada kerusakan yang disebabkan oleh tumpahan muatan minyak dari kapal tangki dan tidak termasuk tumpahan minyak yang bukan muatan atau usaha pencegahan murni yang dilakukan dimana tidak ada sama sekali minyak yang tumpah dari kapal tangki.

Konvensi ini juga hanya berlaku pada kapal yang mengangkut minyak sebagai muatan yakni kapal tangki pengangkut minyak. Tumpahan (Spills) dari kapal tangki dalam pelayaran “Ballast Condition” dan spills dari bunker oil atau kapal selain kapal tangki tidak termasuk dalam konvensi ini, Kerusakan yang disebabkan oleh “Non-persistent Oil” seperti gasoline, kerosene, light diesel oil, dsb, juga tidak termasuk dalam CLC Convention.

Asas *strict liability* yang terdapat didalamnya yaitu bahwa Pemilik kapal tangki mempunyai kewajiban ganti rugi terhadap kerusakan pencemaran yang disebabkan oleh tumpahan minyak dan kapalnya akibat kecelakaan. Pemilik dapat terbebas dari kewajiban tersebut hanya dengan alasan; (a) Kerusakan sebagai akibat perang atau bencana alam; (b) Kerusakan sebagai akibat dan sabotase pihak lain, atau (c) Kerusakan

yang disebabkan oleh karena pihak berwenang tidak memelihara alat bantu navigasi dengan baik.

Alasan pengecualian tersebut diatas sangat terbatas, dan pemilik boleh dikatakan berkewajiban memberikan ganti rugi akibat kerusakan pencemaran pada hampir semua kecelakaan yang terjadi.

Sedangkan batas kewajiban ganti rugi (*Limitation of Liability*) yaitu bahwa pada kondisi tertentu, pemilik kapal memberikan kompensasi ganti rugi dengan batas 133 SDR (*Special Drawing Rights*) perton dari tonage kapal atau 14 juta SDR, atau sekitar US\$ 19,3 juta diambil yang lebih kecil. Apabila pihak yang mengklaim (*Claimant*) dapat membuktikan bahwa kecelakaan terjadi karena kesalahan pribadi (*actual fault of privity*) dari pemilik, maka batas ganti rugi (*limit his liability*) untuk pemilik kapal tidak diberikan.

Kemudian permintaan ganti rugi (*Channeling of Liability*) dapat diuraikan bahwa klaim terhadap kerusakan pencemaran di bawah CLC Convention hanya dapat ditujukan pada pemilik kapal terdaftar. Hal ini tidak menghalangi korban mengklaim kompensasi ganti rugi diluar konvensi ini dari orang lain selain pemilik kapal. Namun demikian, konvensi melarang melakukan klaim kepada perwakilan atau agen pemilik kapal. Pemilik kapal harus mengatasi masalah klaim dari pihak ketiga berdasarkan hukum nasional yang berlaku.

Demikian hal dengan Asuransi yang diwajibkan (*Compulsory Insurance*), disebutkan bahwa pemilik kapal tangki yang mengangkut lebih dari 2.000 ton persistent oil diwajibkan untuk mengasuransikan kapalnya guna menutupi klaim yang timbul berdasarkan CLC Convention. Setiap kapal tangki harus membawa serta surat keterangan asuransi yang dimaksud, kapal-kapal yang memasuki pelabuhan negara anggota CLC Convention walaupun negara bendera kapal tersebut bukan anggota konvensi, tetap diwajibkan membawa serta surat keterangan asuransi dimaksud.

Pengadilan yang berkompeten (*Competence Of Courts*) untuk tindak lanjut kompensasi sesuai CLC hanya dapat dilakukan berdasarkan keputusan pengadilan negara anggota konvensi dilingkungan teritorial di mana kecelakaan tersebut terjadi. Apabila kecelakaan dan pencemaran terjadi diperairan Indonesia maka pengadilannya dilakukan oleh Pengadilan Indonesia berdasarkan peraturan dan hukum yang berlaku. Karena itu Indonesia harus mempunyai peraturan atau perundang-undangan yang mengatur mekanisme pengadilan dan kompensasi ganti rugi pencemaran minyak.

***United Nation Convention on the Law of the Sea (UNCLOS 1982).***

UNCLOS 1982 merupakan salah satu ketentuan yang mengatur masalah laut terlengkap dan berhasil disepakati oleh negara-negara. Hal ini terbukti sejak tahun 1994 UNCLOS 1982 mulai berlaku, pada tahun 1999 telah diratifikasi oleh 130 negara dan piagam ratifikasi telah didepositkan ke sekretariat Jenderal PBB termasuk Indonesia.

UNCLOS 1982, terdiri dari 17 bab 320 Pasal, secara isi UNCLOS 1982 tersebut mengatur hal-hal yang berkenaan dengan penggunaan istilah dan ruang lingkup, laut territorial, dan zona tambahan, selat yang digunakan untuk pelayaran internasional, negara kepulauan, ZEE, landas kontinen, laut lepas, laut lepas, rezim pulau, laut territorial setengah tertutup, hak negara tak berpantai untuk masuk dalam dan ke luar laut serta kebebasan melakukan transit, kawasan, perlindungan dan pelestarian laut, riset ilmiah kelautan, pengembangan alih teknologi kelautan, penyelesaian sengketa, dan bab ketentuan umum dan penutup. Disamping isi UNCLOS 1982 juga dilengkapi dengan lampiran-lampiran.

## PENUTUP

### Kesimpulan

Dampak yang ditimbulkan oleh pencemaran lingkungan dan kerusakan lingkungan laut bukan saja mengganggu kesehatan tetapi juga tercemarnya lingkungan laut, serta pemberian ganti rugi oleh negara ataupun perusahaan yang melakukan pencemaran. Bahwa hukum Nasional maupun hukum Internasional yang mengatur masalah pencemaran laut dan kerusakan laut mengakomodir pemberian ganti rugi dan memberikan kepastian hukum dalam mengatasi masalah-masalah tersebut.

### DAFTAR PUSTAKA

- Alamsyah, Rachmat Benny, 1999, Kebijakan, Strategi, dan Program Pengendalian Pencemaran dalam Pengelolaan Pesisir dan Laut, Prosiding Seminar Sehari Teknologi dan Pengelolaan Kualitas Lingkungan Pesisir dan Laut, Bandung: Jurusan Teknologi Lingkungan ITB.
- George Sessions (Ed), *Deep Ecology for the 21<sup>st</sup> Century. Readings on the Philosophy and Practice of the New Environmentalism*, Boston & London : Shambhala, 1995.
- Husin Sukanda, Penegakan hukum lingkungan Indonesia, Sinar Grafika, Jakarta, 2009.
- Jimly Asshiddiqie, Green constitution, PT RajadGrafindo Persada, Jakarta.
- Kementrian Lingkungan Hidup, UU No 23 tahun 1997, Tentang *Pengelolaan Lingkungan Hidup*. Jakarta, 2004.
- Takdir Rahmadi, Hukum Lingkungan di Indonesia, PT RajaGrafindo, Jakarta, 2011.
- Undang-Undang No 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup
- Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1999 tentang Pengendalian Pencemaran dan atau Perusakan Laut

Peraturan Presiden Nomor. 109 Tahun 2006 tentang Penanggulangan Keadaan Darurat Tumpahan Minyak Di Laut

Peraturan Menteri Negara Lingkungan Hidup Nomor 12 Tahun 2006 Tentang Persyaratan Dan Tata Cara Perizinan Pembuangan Air Limbah Ke Laut